История с географией

Валентин Аккуратов

SHOUT
SHARE
IT

-
- Валентин Аккуратов
  -

Валентин Аккуратов
История с географией

…От монотонного гудения звездообразных моторов летающей лодки СССР Н-489 клонило в сон. Сказались последние полеты, когда мы день за днем на бреющем метались от корабля к кораблю, так, что верхушки торосов мелькали выше крыльев.

Погода отличная, высота безопасная, но где-то там, у 88-й параллели, циклон. По крайней мере, так утверждали синоптики. Но насколько верен их прогноз, ведь мы идем в центр Арктики, где нет метеостанций? Посмотрим…

В 1952 году необычно тяжелые, паковые льды практически блокировали Северный морской путь. Встали караваны судов, и даже мощнейшие линейные ледоколы не были в состоянии выручить их. Капитаны непрерывно требовали сведений об обстановке на трассах, самолеты полярной авиации сутками носились над океаном, выискивая разводья и участки чистой воды.

В штабе ледовой проводки решили провести дальнюю разведку за полюсом, чтобы выяснить, откуда идут льды, перекрывшие Северный морской путь. Выполнить ее поручили нашему экипажу.

Летим на высоте 600 м. Внизу испещренный черными молниями разводий, закованный в лед океан. Определив снос и путевую скорость, я ввел поправки на приборы пилотов и вошел к ним в кабину. Слева, в глубоком кожаном кресле, поджав под себя ногу и заложив пальцем книгу, сидел Иван Иванович Черевичный — отрешенный, весь ушедший в себя. Справа на меня озорно сверкнул глазами второй пилот Алексей Каш, кивнул на командира:

— С Омаром Хайямом беседует! Ему Ледовитый океан что чайхана, прелестных гурий только не хватает…

Ладно, для нас главное — провести дальнюю разведку, засечь границы паковых льдов и открытую воду. На вахту встали гидрологи. Пока видимость была хорошая, они работали легко, но вскоре погода стала портиться. Как назло, не ошиблись синоптики! Тяжелые, мрачные облака понемногу прижали нас к океану, косые ливни мокрого снегопада с клочьями промозглого тумана охватили машину, покрыв ее корочкой глянцевитого льда. Высота упала до 50 м, лед едва проглядывался. Вокруг самолета зависла свинцовая мгла, сквозь которую еле просвечивали огни на концах крыльев.

Включили все противообледенительные средства. Куски льда, смываемые спиртом с винтов, с грохотом били по обшивке, внутри кабины появился легкий запах алкоголя.

— Грибков бы, рыжиков сейчас… — вздохнул Каш.

А самолет, отяжелев, вздрагивал, как загнанная лошадь. Скорость на приборах упала до 140 км/ ч. Надо уходить наверх, и так уже сорвало наружные антенны.

Черевичный до отказа дал газ моторам, вибрируя и покачиваясь, летающая лодка стала набирать высоту.

— Лед, лед теряем из виду! — закричал гидролог Гордиенко. Я в ответ показал на иллюминатор, через который виднелось левое крыло, покрытое уже бугристым льдом. Он понимающе кивнул и тяжело опустился в кресло:

— Что будет дальше?

— Вырвемся за верхнюю границу облачности, там обледенение должно прекратиться.

— Спасибо, успокоил. Это как у Швейка: «Мы с подпоручиком всегда падали, когда у нас кончалось горючее…»

— Паша, а моторы? В них же 2 тысячи 600 лошадиных сил! Да они на любой косогор нас вытащат!

Разговаривая, я краем глаза следил за приборами — скорость упала до 130, зато на высотомере стрелка медленно, но упорно ползла вверх. Зашел в пилотскую.

Внешне оба летчика спокойны, только у Черевичного непривычно сузились глаза, а на лбу Каша выступили крупные капли пота. Кивнув на трубку приемника температуры наружного воздуха, Черевичный как бы спросил: «Не пора ли снижаться, ведь моторы на пределе?»

— Нет, Иван Иванович, только вверх. Еще полторы-две минуты.

— А как связь?

— Восстановим после набора высоты, Патарушин уже готовит выпускную антенну.

Сколько раз мы попадали в обледенение! Ходили часами без связи, бросались то вверх, то вниз, отыскивая слои воздуха, в которых не было обледенения, сколько раз подыскивали сносное ледовое поле, на которое можно было сесть — пусть даже «на брюхо».

Неожиданно по глазам резанул до боли яркий свет. Вырвались! Умиротворенно и устало рокотали моторы. Машина скользила над верхней кромкой облаков, словно купаясь в золотом свете полярного солнца, и ничто не напоминало о хаосе там, внизу, за мертвенно-серой пеленой.

Оставив за управлением второго пилота, все собрались в

штурманской рубке. Иван, жадно затягиваясь «Беломором», озабоченно спросил:

— Этот отрезок, который мы потеряли, уйдя в облака, здорово скажется на оценке состояния льдов?

Гидрологи медлили с ответом. Все, конечно, понимали, что для хорошего прогноза нужна детальная разведка по всему маршруту, но… Не выдержав затянувшейся паузы, я резко бросил:

— В этих широтах льды на сотни километров одного возраста и балльности!

— Штурман почти прав, — подтвердил Гордиенко. — Попробуем оценить льды методом интерполяции, хотя это ухудшит прогноз. Судя по всему, мы пересекли теплый фронт, который и дал столь интенсивное обледенение. Через 10–15 минут сбросим лед и пойдем вниз.

— А что нас там ждет? — ехидно спросил кто-то.

— Арктика во всем великолепии.

— Скоро услышим скрип земной оси — мы ведь у полюса.

— Или льда на своих зубах…

— Если лед будет в зубах, мы больше никогда не услышим никакого скрипа!

Тем временем крылья очистились, Иван показал на них, и я согласно наклонил голову:

— Снижение 5 метров в секунду, курс 353 градуса от условного меридиана, через 7 минут пройдем полюс в облаках, на высоте 2 тысяч метров.

Иван плавно отжал штурвал, сразу потемнело. Скорость полета и снижения, высота, курс, положение невидимого горизонта, температура наружного воздуха, головок цилиндров, масла, положение жалюзи и рулей — за всем надо постоянно следить. Странно… На 21 тыс. м температура воздуха за бортом была минус 10 градусов, на тысяче метров поднялась до нуля, а на 800 — дошла до плюс 2 градуса! Чем больше мы спускались, тем теплее становилось снаружи. Конец августа, в этих широтах обычно идет образование льда, а тут такое тепло!

— Штурман, мы, случаем, не в Африку летим? Смотри, уже плюс 5!

— Ученые мужи, радуйтесь — какая потрясающая тема для диссертации…

Перед снижением я запросил пеленги с трех береговых станций, они пересеклись над Северным полюсом, и сейчас мы, снижаясь, шли по 90-му западному меридиану, чтобы продолжить разведку льдов. Девятый час полета. Свободный от вахты Федор Иванович Краснов деловито орудовал у электроплиты, по отсекам потянуло дразнящим запахом кофе.

На высоте 200 м под нами мелькнула черная зигзагообразная трещина.

— Вижу льды, — доложил я пилотам. И вдруг облачность резко оборвалась, и прямо по курсу мы увидели два черных острова на белом фоне океана.

— Земля! — закричал Гордиенко. Все бросились к иллюминаторам. Что это? Неизвестные острова сразу за полюсом, в центральном арктическом районе? Уж не сыграл ли с нами злую шутку циклон, унеся к Канадскому архипелагу? Но тогда бы мы заметили десятки островов и высокие горы, а тут всего два. Я быстро пересчитал элементы полета — ошибки нет. Да и, судя по радиопеленгам, мы находимся в точке с координатами 88 градусов 35 минут северной широты и 90 градусов западной долготы, то есть в 158 км за полюсом.

Черевичный пристально посмотрел на меня:

— Валентин, а нас не могло занести к Земле Элсмира?

— До нее от полюса 800 километров. Нет, это неизвестные острова. Снижайся до 50 метров и сделай несколько кругов, осмотрим их, сфотографируем.

Острова не похожи на те ледяные, которые мы неоднократно открывали и оседлывали для нужд воздушных экспедиций и дрейфующих научно-исследовательских станций. Низко, на минимально-допустимой скорости ходим над островами. Ясно вижу скалы, напоминающие базальт, прожилки снега в расщелинах и глубоких распадках. Всматриваюсь в береговую линию, если здесь были люди, то должны были оставить каменные гурии, кресты из плавника, черные пятна от костров — ничего!

Второй остров пониже, не такой скалистый, лежит в 300 м западнее первого. С восточной стороны — сильно всторошенный лед, его хаотические нагромождения красноречиво говорят о той титанической силе, которую выдержала эта затерянная в Арктике суша!

— Герман, сейчас опять пойдем вверх, пробьем облака и будем кружить над островами, — говорю радисту. — Нужно взять как можно больше пеленгов (дело в том, что океан поглощает радиоволны и для устойчивой радиосвязи приходится подниматься. — В.А.).

С борта самолета понеслись наши позывные, потом долгое гудение прижатого ключа рации. Нащупав нас, радиопеленгаторы тут же передавали засеченные азимуты.

— Штурман, точка 7, азимут 2 градуса, точка 9, азимут 1,5 градуса, точка 4, азимут 2 градуса. Остальные неуверенные, расплывчатые.

Склонившись над картой, приступаю к прокладке радиопеленгов. Все свободные столпились рядом, затаив дыхание следят за тонкими карандашными линиями. Нет, мы не над Канадским архипелагом!

— Долго еще будем кружить, Колумбы? — слышим голос бортмеханика Саши Мохова. — На этой высоте горючее быстро расходуется, а до берега 2 тысячи километров!

— Саша, сделаем еще круг — и домой.

Нет, самолет все кружит и кружит, пересекая острова с разных направлений, вспугивая тучи морских птиц. Страшно захотелось курить, и я достал коробку заветного табака, которым набивал трубку только под Новый год. И вот почему.

…В 1937 году наш экипаж, оставленный для обеспечения дрейфа папанинцев в бухте Теплиц-бей на острове Рудольфа, в свободное время занимался раскопками лагерей американской экспедиции Циглера и итальянской герцога Абруцкого, которые в 1898–1904 годах пытались добраться до Северного полюса. Увы, черный крест с надписью «Сигур Майер, 1904 г.» и обломки итальянского судна «Стелла поляре» — вот и все, что осталось от богатейших предприятий. А потом мы выкопали типографские станки (они выпускали газету «Полярный орел»!), телефоны, которые связывали все жилье, позолоченные карты, лыжи, бесчисленные ящики с продуктами и… три коробки отличного английского табака. И вот его тонкий аромат поплыл по самолету…

— Иван Иванович, можно уходить. Наберите высоту две тысячи метров. Сейчас возьму контрольные пеленги над островами, а потом — курс 266 градусов от условного, со снижением выйдем на меридиан 180 градусов и продолжим ледовую разведку.

— Хорошо. Сколько сделали снимков?

— Девять с высоты 30 метров под разными ракурсами.

…Мы продолжили выполнять задание, еще больше 10 ч наша серебристая летающая лодка носилась над вздыбленным океаном, пересекая снегопады, дожди, туманы, то покрываясь льдом, то оттаивая. На одну минуту раньше расчетного времени прошли на высоте 150 м над мысом Анисий. Я облегченно вздохнул. А потом мы благополучно сели на базе, проведя в воздухе 23 ч 30 мин.

Через час мы докладывали начальнику Главсевморпути В.Ф.Бурханову о проделанной работе и неизвестных островах за полюсом. Собравшиеся ученые, моряки и летчики первоначально замерли от удивления, потом посыпались вопросы, а когда принесли еще мокрые фотоснимки, то даже закоренелые скептики поздравили нас с открытием.

Так началась еще одна загадочная история…

В 1953 году наш экипаж с учеными П.А. Гордиенко и Я.Я. Гаккелем (кстати, он открыл подводный хребет в Северном Ледовитом океане, названный его именем) совершил три полета на гидросамолете СССР Hˆ89 к таинственным островам, но найти их помешал густой туман.

Правда, однажды, когда мы шли на высоте 50 м в густой облачности над районом предполагаемого «архипелага», из блистерного хвостового отсека выскочил профессор Гаккель и, неистово размахивая руками, закричал:

— Остров, остров проскочили! Прямо под крылом прошел, видно было заснеженные камни!

Через год мы вновь искали острова — безуспешно. Не помог и радиолокатор, на его экране эхо-импульсы от торосов не отличались от тех, которые могла дать суша.

Мы возвращались, подавленные неудачей. Не унывал только Гаккель.

— Землю Санникова искали 140 лет, а мы только начинаем!

Тем не менее большинство ученых, в том числе участник того знаменательного полета, ныне академик, президент Географического общества СССР А.Ф. Трешников, потеряло веру в их существование. Они сочли их дрейфующими ледяными островами — флобергами, на которые попали камни, когда они сползали в океан с Земли Элсмира.

Нет, флоберги мы рано или поздно встретили бы южнее, как бывало с ледяными островами Т-1, Т-2 и Т-3. Кстати, есть еще одно, косвенное доказательство нашей правоты — в 1958 году американская атомная подводная лодка «Наутилус» совершала подледный переход от мыса Барроу, самой северной оконечности Аляски, через полюс на Шпицберген. Выдерживая от Барроу курс 90° западной долготы, «Наутилус» четко шел по прямой, но, не дойдя нескольких десятков миль до «наших островов», резко отвернул вправо, а через некоторое время вернулся на прежний курс. Что заставило американцев маневрировать подобным образом? Ответ может быть один — неожиданное и резкое уменьшение глубины…

Но мы, почему же мы при повторных поисках не нашли островов? Видимо, тогда, в августе 1952 года, из-за ненормально высокой температуры (на высоте 25–20 м плюс 12°) их снежный покров растаял, обнажив хорошо заметную с воздуха каменную твердь. А в 1953 году температура воздуха в этом районе не поднималась выше нуля, и снег сделал острова неотличимыми от ледового покрова океана. Кроме того, все три полета выполнялись при очень плохой погоде.

Так что крохотный архипелаг за полюсом, случайно открытый нами в 1953 году, был тут же закрыт Арктикой.

Так почему бы не попробовать найти его снова, быть может, совместными усилиями советских, канадских и американских летчиков и ученых?